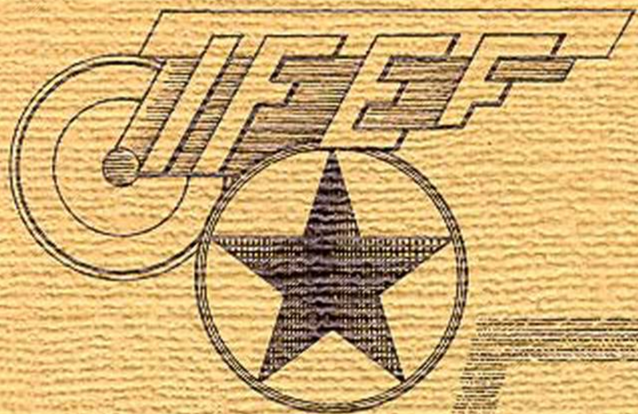



5
jara

NO.5 MAJO 1953 5a JARO

BULTENO
de la Internacia Federacio de Esperantistaj Fervojistoj

Sekretariejo:
Orteliusstraat 108III Amsterdam
Redaktejo:
von Liebigweg 26 Amsterdam

AL NIAJ PROGRESEMULOJ

Jen amikoj, *BULTENO*, kia vi ĝin deziras: pli ampleksa, kun varia enhavo. Teknikaj artikoloj ne mankas en ĝi, kaj la aspekto estas alloga. Projekton por insigno, desegnitan de s-ro Rebiĉek ni utiligis por ornami la kovrilon.

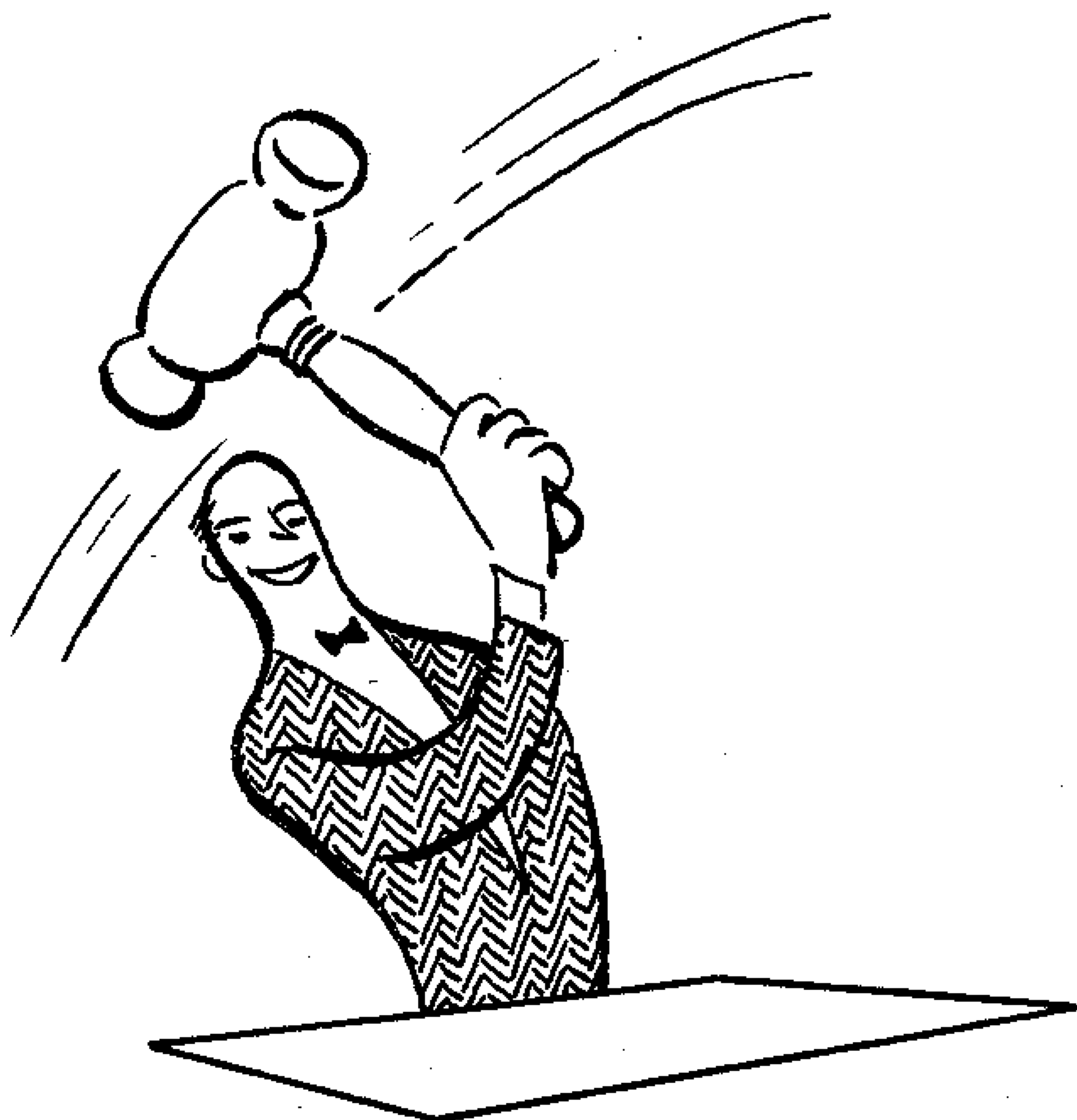
Tiu ĉi jubilea numero - kiu estas la rezultato de obstinaj klopodoj - montru, ke ni kapablas plenumi viajn dezirojn al pli ampleksa organo, se nur ne mankas la bezonataj financoj; ĝi estas kvazaŭ respondo al kritikoj kaj deziroj esprimitaj en niaj kongresoj.
Tiu ĉi kritiko - ĉiel konstrua kaj amikeca - efikas al ni agrable, ĉar el ĝi ni konkludas, ke malgraŭ ĉio, *BULTENO* estas fidele legata kaj bonvena gasto en la hejmoj de niaj anoj.

Bedaŭrinde ni estas devigataj malkonsili devigajn decidojn, ĉar neniu donis sugestojn por efektivigi la dezirojn esprimitajn.
Tio tamen ne signifas ke ni neglektis viajn rimarkigojn. Kontraŭe! Kompare kun la antaŭa jaro ni povas konstati kontentigan progreson; la nombro da paĝoj eldonitaj preskaŭ duobliĝis. Kompreneble tio postulis konsiderindan sumon el nia kaso. Jam la du lastaj numeroj preskaŭ duonigis la profitan saldon, tiom fiere anoncitan en la raporto de nia kasisto. Tial ni estas denove devigataj ankaŭ por la venonta jaro iom bridi la dezirojn al ampleksa organo, kaj agi laŭ la kapabloj de nia kaso.

Libervolaj kontribuaĵoj multe povos helpi nin en la plenumado de viaj deziroj; pligrandigo de la membronombro estas pli taŭga rimedo por atingi nian celon. Ĉiu agu laŭ siaj fortoj.

NI MINIMUME KALKULAS PRI TIO, KE VI UTILIGU ĈI TIUN NUMERON POR PROPAGANDI I.F.E.F.
NI DEZIRAS AL VI BONAN SUKCESON!

La Estraro.



Ĉa Irota Vojo!

De kelkaj kolegoj de tempo al tempo nia sekretario en la pasinta jaro ricevis leterojn diversspecajn. Inter ili estas en kiuj oni kritikas-demandas kaj ankaŭ instigas nin al agoj, kiuj povas esti favoraj al nia organizo.

Plurfoje oni proponas interalie pliampleksi nian Bultenon. Nur proponante oni ne solvas ĉi tiun tre gravan aferon, ĉar por fari tion, ni multe pli bezonas ol bonanimuloj.

Ne opiniu, miaj karaj, ke la ĉefestraro neglektas tiajn sugestojn ĉar ankaŭ laŭ ni, inda interligilo estas la ĉefvejno por sane batigi la IFEF-koron. En niaj internaj kunvenoj foje eĉ tro multe da tempo ni dediĉis al tiu tre grava afero. Ni tre bone sentas la netakseblan valoron de Bulteno, kiu enhavas almenaŭ pli da artikoloj rilatantaj ne nur la teknikan flankon, sed ankaŭ artikolojn, kiuj interesas nian tutan kolegaron, do tiujn, kiuj ne apartenas aŭ laboras en teknikaj fakoj.

Mi scias, ke la verkado de tiaj artikoloj en nenia rilato estas facila. Kontraŭe, tre malfacila. Ni estas la lataj, kiuj bagateligas tion. Sed ĉu tio estas kialo restigi nin solaj?
Por do efektivigi laŭ ĉies kontento ĉi tiun deziron, ni kompreneble unue bezonas la helpon de kompetentuloj.
Cetere mi ne dubas, ke inter niaj gekolegoj troviĝas tiaj homoj, malgraŭ mi konstatas, ke ensendaĵoj je ĉi tiu tereno ĝis nun ne abundas.

Se ni havus do sufiĉan kvanton da mono por pligrandigi Bultenon, la eldono bedaŭrinde ne okazus pro manko de taŭgaj kaj variaj artikoloj. Ke la artikoloj nepre pleje venos el la plumoj de diverslandanoj, parolas por si mem, por ke nia interligilo ne fariĝu produktaĵo de ia landa stampo. Tion ni nepre evitu !!

Kun tio estus same kiel kun libroj, kiujn oni legas de unu verkisto, nome: la pli profunda esenco de la stilo restas.

Ke nia Bulteno en la daŭro de nia ekzisto havigis al si multajn amantojn, kun ĝojo ni povas konstati tion, ne malplej el la landoj aliĝintaj ekster Eŭropo, kiel la Japanoj kaj Aŭstralianoj.
Ankaŭ el Ĉeĉoslovakio multajn dankleterojn ni kun ĝojo ricevis. Tio pli malpli pruvas, ke nia Bulteno alportas iom da suko precipe al tiuj, kiuj ne povas partopreni niajn kongresojn. Aliflanke el tiu ĉi realo montriĝas klare, ke la amplekso ne plu akordiĝas laŭbezone, mi kredas.
Kiun vojon ni elektu por kontentigi nian anaron ? Antaŭ ĉio ni bezonas monon. Ni simple povus proponi plialtigon de la kotizo, sed ĉu ni farus tiam ĝustan paŝon ? Ni ne forgesu, ke por iuj la kotizo estas relative malalta, por aliaj sufiĉas. Dependas de la vivnivelo, kiu en ĉiu lando diferencas. La kotizo-plialtigo vekos kontraŭstaron, sendube! Tamen, nemankipova faktoro estas: *pli riĉa Bulteno*.

daŭrigo sur pag.7.

JAN LOK



La plej elstara figuro en nia Federacia estraro sendube estas JAN LOK, ĝia laborema kaj ĉiam gaja sekretario.

La menciinda fakto, ke nia organizo en la daŭro de kvin jaroj atingis membronombron de preskaŭ 1200, estas grandparte la rezulto de lia miritplena laborado.

Kun prezidanto STAPEL li iniciatis la starigon de fervojista internacio esperantista, por kies bona funkciado kaj konstanta kresko, li oferis ĉiun sian liberan tempon.

Ĉiam amika kaj kompleza li interkontaktis skribe aŭ parole kun preskaŭ ĉiu ano de nia organizo. Lia entuziasma idealismo instigis multajn aktive partopreni en la laboro por IFEF; li senlace laboris kaj bone sukcesis konstante altigi nian membronombron en tempo en kiu ĉiu organizo baraktas kontraŭ regreso. Sen JAN LOK IFEF certe ne estus la vivipova forta organizo, kiu ĝi nun estas.

JAN, en la nomo de ĉiuj niaj anoj ni gratulas speciale vin, okaze de la kvin-jara ekzistado de IFEF, kies kresko rezultis grandparte el via senlaca laboremo-kaj idealismo.

Akceptu pro tio nian sinceran kaj plej koran dankon, kaj daŭrigu vian instigan laboron ankaŭ en la venontaj kvin jaroj.

IFEF - estraro.

KIEL IFEF KRESKIS EN KVINJARA PERIODO

I.F.E.F., nia nuna jubilanta Internacia Organizo de Fervojistaj Esperantistoj fondiĝis la 4an de Aŭgusto 1948a en Amsterdamo. Nia I.F.E.F. havis du antaŭulojn, kiuj ambaŭ aktive propagandis Esperanton inter la fervojistoj. La unua fondiĝis en 1908, malaperis pro la unua mondmilito en 1914 sed estis restarigita en 1923. Pro internaj malfacilaĵoj tiu organizo disfalis en 1930, ĉefe pro manko de anstataŭantoj por estrarfunkcioj. La dua fondiĝis tuj poste en la kadro de la Internacia Transportlaborista Federacio sed tiu (I.F.E.T.T.) ne estis pure fervojista. La dua mondmilito kaŭzis ĝian malaperon.

Fine de la unua militjaro la tiama prezidanto de IFETT estis translokigita kaj restis kiel sekretario-kasisto nur la subskribinto. Kvankam la Esperanto-movado estis malpermesita kaj la posedaĵoj konfiskitaj, la skribmaŝino kaj la kaso restis en miaj manoj. Du gravaj faktoroj por rekomenci la laboron post la fino de la milito.

Escepte dum la lastaj monatoj la kontakto inter la amsterdamaj fervojistaj esperantistoj dum la milito estis vigla. Ofte ni priparolis la estontan laboron por restarigi la movadon kaj tiel okazis, ke tuj post la mondmilito la amsterdama grupo fervojista UNFEG jam funkciis kaj kunvenis kiam mi en Julio 1945 forlasis mian kaŝejon en la kamparo.

La UNFEG-estraranoj estis pretaj akcepti la funkciojn en provizora estraro por unue fondi tutlandan organizon.

En 1946 FERN fondiĝis kaj en tiu unua kunveno oni akceptis la proponon, ke la provizora estraro, kies funkciojn transprenis la Utreĥtaj kolegoj, daŭrigu sian laboron sur internacia tereno.

La vojo, por realigi nian planon rilate al restarigo de Internacia Or-

ganizo, estis nun libera. Mi skribis al antaŭmilitaj amikoj pri nia plano kaj estiĝis bona kontakto, poste eĉ persona kontakto kiam granda grupo da francaj gekolegoj vizitis Amsterdamon. La entuziasmo kaj idealismo ofte blindigas la homojn, kiuj ofte nur vidas tiaokaze sian propran celon neatentante la celon de aliaj. Tio ankaŭ okazis al ni kiuj renkontis malfacilaĵojn kiam ideoj interpuŝiĝis. Klopodante trovi solvon ni daŭrigis nian vojon kaj en Aŭgusto 1948 la provizora estraro okazigis la fondiĝan kunvenon en Amsterdamo, al kiu partoprenis gekolegoj el Francio, Danio, Svisio, Svedio kaj Nederlando. Post la pritraktado de la tagordo kaj la koncept-regularo tuj oficiale aliĝis Francio, Danio kaj Nederlando kiel landaj sekcioj dum la svisa kolego aliĝis kiel izola membro. La realigo de Internacia Organizo estis nun vera fakto, internacia organizo kun nur kelkdekoj da membroj. La Danaj kolegoj kuraĝis provizore akcepti la decidon okazigi en Majo 1949 la unuan kongreson de IFEF. La 4an de Aŭgusto 1948 IFEF do startis kaj per ciferoj mi klopodos doni al la nuna membraro bonan superrigardon pri ĝia evoluo.

	1948	1949	1950	1951	1952	1953
Nombro da sekcio:	3	6	7	9	11	13
Landoj, en kiuj izolaj membroj:	1	5	5	5	5	5
Membronombro:	250	459	557	717	1022	1168
Partoprenintoj al niaj kongresoj:		300	400	450	480	

Okazis kvar kongresoj: la 1a en Aarhus (Danio), la 2a en Salzburg (Aŭstrio) la 3a en Parizo (Francio) kaj la 4a en Lindaŭ (Germanio) Menciinde estas, ke en Aprilo 1949 okazis en Vieno la tutmonda fervojista konferenco laŭ invito de la aŭstriaj kolegoj. Nerefuteble la farita laboro tie estis eksterordinare fruktedona por la favora evoluado de nia organizo. Tiun konferencon partoprenis gekolegoj el Danio, Italio, Francio, Svisio, Aŭstrio kaj tri IFEF-estraranoj. La entuziasma kaj kortuŝa akcepto en Vieno certe restos en la memoro de tiuj, kiuj ĉeestis. Post tiuĉi tutmonda fervojista konferenco okazis sinsekve niaj kongresoj kaj ĉiloke mi volas laŭdi la organizintojn de la konferenco kaj kongresoj pro la tre grava laboro por nia IFEF farita.
Tiujĉi manifestacioj donis al nia organizo vivon, plifortigis la interligilojn inter ni kaj ne malpli kontribuis al seninterrompa progresado.

La administracio:
Samgrade kun la membronombro ankaŭ kreskis la laboroj en la sekretarieejo, tion montras la jenaj ciferoj:

	1948	1949	1950	1951	1952	1953
Ricevitaj poŝtaĵoj:		77	95	102	146	272
Ricevitaj presaĵoj:		11	23	28	45	44
Forsenditaj poŝtaĵoj:		89	102	135	136	181

La primitiva membro-registrado en la daŭro de la lastaj du jaroj nepre postulis plibonigon. La IFEF-estraro fiksis sistemon registradi la membrojn laŭ landaj listoj kaj internacia listo. Sekretario kaj kasisto posedas saman membrolibron kaj havas je sia dispono kartotekon. La malgranda litertipo de la malnova skribmaŝino, la plimultiĝantaj laboroj en la sekretariejo kaj la bezono de tia aparato en la redaktejo decidigis la estraron aĉeti duan uzitan skribmaŝinon amortize. La malnova skribmaŝino estas nun uzata por la redaktado de nia Bulteno.

La financa stato:

Bona kaj sana financa stato en organizo estas tre grava faktoro. Tiu fako en organiza aparato alportas plejofte la plej grandajn zorgojn. Decidinte fondi internacian organizon oni ne povas antaŭvidi eventualajn sukcesojn aŭ malsukcesojn, sekve oni ne tuj povas sidiĝi sur veluron sed okupu provizore lokon sur nerabotita breto. Tiusence la estraro laboris kaj opiniis necese, ke la elspezoj ne superu la enspezojn, kvankam ni kelkfoje devis prokrasti la aĉeton de necesaj bezonaĵoj. Mi ĉisube donas al vi la ciferojn pri la financa stato en la pasintaj jaroj. La sumo sub la jaro 1948 estas la kaso de la antaŭmilita organizo, kiu mi post la fondiĝo de IFEF transdonis al la kasisto.

	1948	**1949**	**1950**	**1951**	**1952**	**1953**
Ŝaldo de la kaso	106.90	121.56	222.98	447.48	640.19	800.00

la nombroj estas esprimitaj en nederlandaj guldenoj kaj ekzamenu por la jaro 1953 la raporton de la kasisto ĉar mi nur menciis la proksimuman sumon sed ne la ekzaktan.

Nia Bulteno:

Tutcerte multaj el niaj gemembroj neniam vidis nian unuan stencilitan Bultenon, kiu servis ĉefe kiel interkontaktilo inter la landaj estraroj, izolaj gemembroj kaj la IFEF-estraro, ĝi aperis tuj post la fondiĝo kaj malaperis en Septembro 1950. Dum du jaroj tiu ĉi stencilita organo plenumis sian modestan taskon ĉar la kaso ne permesis al ni eldoni pli bonan. Por pretigi ĝin ni bezonis la helpon de tri estraranoj. Redaktata de la tiama, nun mortinta redaktoro D. Muller, la sekretario, kiu uzis la skribmaŝinon, pretigis la stencilojn, la kasisto stencilis siavice la bultenojn. En Salzburgo dum la dua IFEF-kongreso montriĝis latre grava manko de organo por ĉiu membro. La nova redaktoro komencis sian taskon en la IFEF-estraro kun bonaj ideoj kaj en Septembro 1950 aperis nia IFEF-Bulteno en la nuntempa formato kaj presita.

La ĉiujara eldonkvanto estis jena: (ekzempleroj)

1948	**1949**	**1950**	**1951**	**1952**
160	560	1400	4000	7200 ekzempleroj.

En 1951 la IFEF-estraro ankaŭ mendis 20.000 glumarkojn por la vendado inter la gemembroj kiel propagando.

La estraro:

La morton de du kunestraranoj ni devas bedaŭri, nome la unua redaktoro

en nia estraro, D. Muller kaj la asesoro, A.N. Wissink. En Salzburg la nuna redaktoro estis elektata kaj la loko en nia estraro de k-do Wissink restis vakanta. Cetere la divido de la funkcioj restis la sama. Unu el la du asesoroj helpas la redaktoron, la alia helpas la sekretarion, dum la kasisto ankaŭ ekspedadas la Bultenojn. La IFEF-estraro do konsistas nun el ses personoj.

El tiuj ĉi ciferoj la membroj sendube povos konkludi la faritajn laborojn en nia estraro. Progresojn, eĉ tre gravajn, ni ne povas nei sed ni restu aktivaj. Komparante la ciferojn oni tro facilanime akceptas la progresojn kun ĝojo. Oni ne nur legu la raportojn sed ankaŭ pristudu ilin kaj tiam nevideblaj zorgoj estas konstateblaj.
La ĉefestraro depost nia tria kongreso en Parizo ja ne estas kompletigita kaj restas ankoraŭ nur unu vakanta loko. Kompreneble tio havas ian kaŭzon. Nu, konstruante nian organizon ni samtempe rigardu al la estonto sed ne nur al la hodiaŭo. Observe ni sekvu la evolucion en nia movado fervojista kaj ne povas fermi la okulojn por nepre necesaj aplikoj. En tio struta politiko ne estas rekomendinda sed klare ni vidu laverajn faktojn. Volonte mi dirus al vi, ke la IFEF-estraro konsistas el junaj viroj sed tia ne estas la afero. La aĝoj de ili varias inter la kvindek kvin- kaj sesdek jara aĝo, kaj pro tio necesas (por la bono de nia organizo) serĉi junajn helppretajn fortojn. Ne estus saĝe, simple kompletigi la ĉefestraron per elekto de iu kolego, kiu poste montriĝus esti nekapabla aŭ ne sufiĉe aktiva. En Salzburgo ni povis kandidatigi junan kolegon por la funkcio vakanta de redaktoro en nia estraro. Nek la ĉefestraro nek niaj gemembroj bedaŭros tiun elekton. Li havas la ecojn kaj kapablon plenumi tiun taskon kaj ankaŭ faras tion kun admirinda entuziasmo. Nenion li faras senpripense kaj nesufiĉe preparite, kaj ofte persvadas la estraron akcepti ideon por plibonigi nian Bultenon. Ne estas mia intenco aparte laŭdi lin, kvankam li miritas tion, ĉar li estas ekstreme modesta, sed mi nur volas ilustri la kvaliton, kiun nova kandidato por la ĉefestraro devas posedi. La cirkonstancoj postulas tion sed samtempe plimalfaciligas la elekton.
En Amsterdamo ni ne trovis taŭgan forton por la vakanta loko en la estraro ĉar ju pli granda estas la organizo des pli granda ankaŭ estas la respondeco por la funkcianta estraro. Tio ne signifas, ke la nuna IFEF-estraro deziras rezigni tuj sian taskon sed estas ĝia tasko sufiĉe frue atentigi pri solvendaj problemoj.
Organizo nur povas longdaŭre vivi se la necesaj fortoj estas je la dispono de la estraro kaj preferinde......junaj fortoj. Tio ĉi estas la nura ombra flanko en nia organizo. Ni prenu al ni la ekzemplon de la unua Internacia Asocio inter la ambaŭ mondmilitoj, kiu disfalis pro la manko de anstataŭantoj por la estraro. La historio ne estas nur aro da dokumentoj sed ankaŭ grava instruilo por ni ĉiuj. Ni ne sufiĉe povas akcenti la neceson havigi al ni la ekzistpovon por nia organizo IFEF en la estonto.
Kontentaj ni estu pri la atingita rezultato en la pasintaj kvin jaroj. Ni daŭrigu la laborojn kun freŝa forto kaj la sama entuziasmo en la sfero karakteriza de vera amikeco.

Se iu iam dubis en momento de pesimismo pri la interna ideo de nia lingvo, la faktoj parolas klaran lingvon post la naturkatastrofo, kiu tiom kruele trafis Nederlandon. Kortuŝa estis la enhavo de la multaj leteroj, el kiuj radiis la sopirata amikeco al ni renkonte. Geamikoj en tempo de ĝojo kaj prospero, geamikoj en tempo de mizero kaj doloro. Ke la spirita stato restu tia en nia internacia rondo kaj ni kune donu la fortojn al nia komuna idealo, tiam nerefuteble atingos la celon.
Forigu la pesimismon, ne aliĝu al la aro da dubantoj, ne ĉiam vidu nur malsukcesojn sed restu batalema kaj obstina. Nenia ofero estu tro granda por la realigo de nia idealo, kontraŭe, ni alportu oferon eble klekajn eĉ multajn kaj mi nur citu la vortojn de nia kara Majstro........:
La nepoj vin benos!.
Venu multnombre al nia kvina kongreso en Utrecht, kie la LKK laboregas por inde akcepti vin ĉiujn. Donu al via movado la nutraĵon por la seninterrompa kreskado per via partopreno al tiu jubilea kongreso.
En tiu kongreso ni komune projektu la vojon, kiu kondukos nian organizon al la dekjara ekzistado. Obstine antaŭen !!



La sekr. J.L.

---

daŭrigo de pag.2.

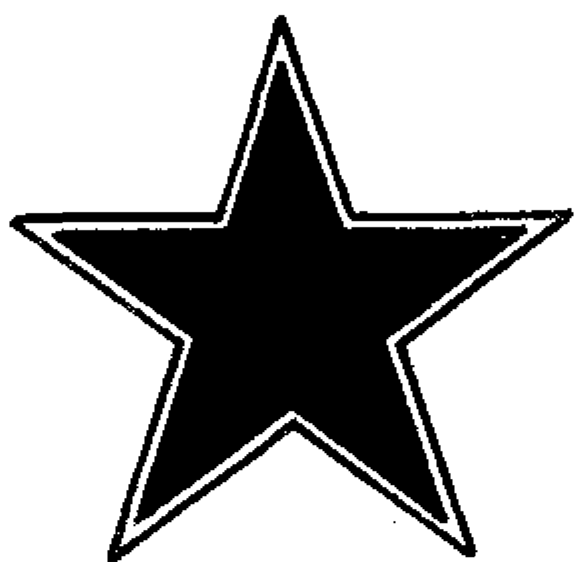
En multaj familioj inter niaj kolegoj oni baraktas por teni la kapon super la akvo-nivelo. Permesu al mi tiun metaforan esprimon!
La Bulteno-enigmo, la Bulteno-plago prizorgis al ni multajn malagrablajn horojn, kaj precipe al nia redaktoro. Ni faris ĉion eblan por almenaŭ havigi al vi jubilean Bultenon, kaj ni esperas, ke ĝi plaĉas al vi. Se ni povus eldoni samspecan Bultenon provizore, ni jam estus kontentaj. Ni pene laboras por pligrandigi nian organizon, ĉar la membronombro finfine estos la bazo, je kiu nia kasisto devas kalkuli.
Ii ne elspezu pli ol la enspezoj permesas.
La nepra kondiĉo por atingi nian celon. Ni do daŭrigu nian vojon al pli alta nivelo de nia Bulteno. Ekkomencu, miaj intelektuloj, kaj ankaŭ tiuj, kiuj bone regas Esperanton. Pripensu, ke nia organizo vidigas progreson, kaj ke en multaj kulturaj organoj oni ne povas diri tion. Ĝis nun ni do faras escepton.

Estu kore bonvenaj en Utrecht, vizitu multnombre niaj tieajn kunvenojn, alportu po iom da spirita nutraĵo por organizo, kiu en ĉiaj rilatoj bezonas ĉies helpon, ĉar la batalo estos longa kaj pena.

ĜIS EN UTRECHT, LA 5-AN DE MAJO !!!

La Prezidanto.

LA UNUA PAŜO



En la momento, kiam ni nin preparas partopreni la jubilean kongreson de I.F.E.F. ni ne povas, ni Francoj, ne elvoki nian unuan vojaĝon en Nederlando. Fakte, kiel forgesi la entuziasmon de la partoprenantoj kaj tiun ne malpli grandan de niaj gastigantoj.

Estis en Majo 1947; tiu renkontiĝo estis la unua de post la longaj monatoj de la milito. Ĝi simbolis liberecon : por la unua fojo de post ok jaroj ni povos libere transiri landlimojn, ni rajtos libere uzi nian lingvon premante la manojn de eksterlandaj geamikoj!

Ankaŭ alian signifon havis por ni, Francoj, tiu vojaĝo. Por la ĵus fondita Franca Fervojista Esperanto Asocio ĝi estis rimedo varbi novajn membrojn. La Franca rondo estis tiam tre modesta : nur kelkajn dekojn da pli malpli malnovaj esperantistoj nombris ĝiaj vicoj. Ni bezonis instigilon por grandigi la anaron. Tial ni projektis tiun vojaĝon.

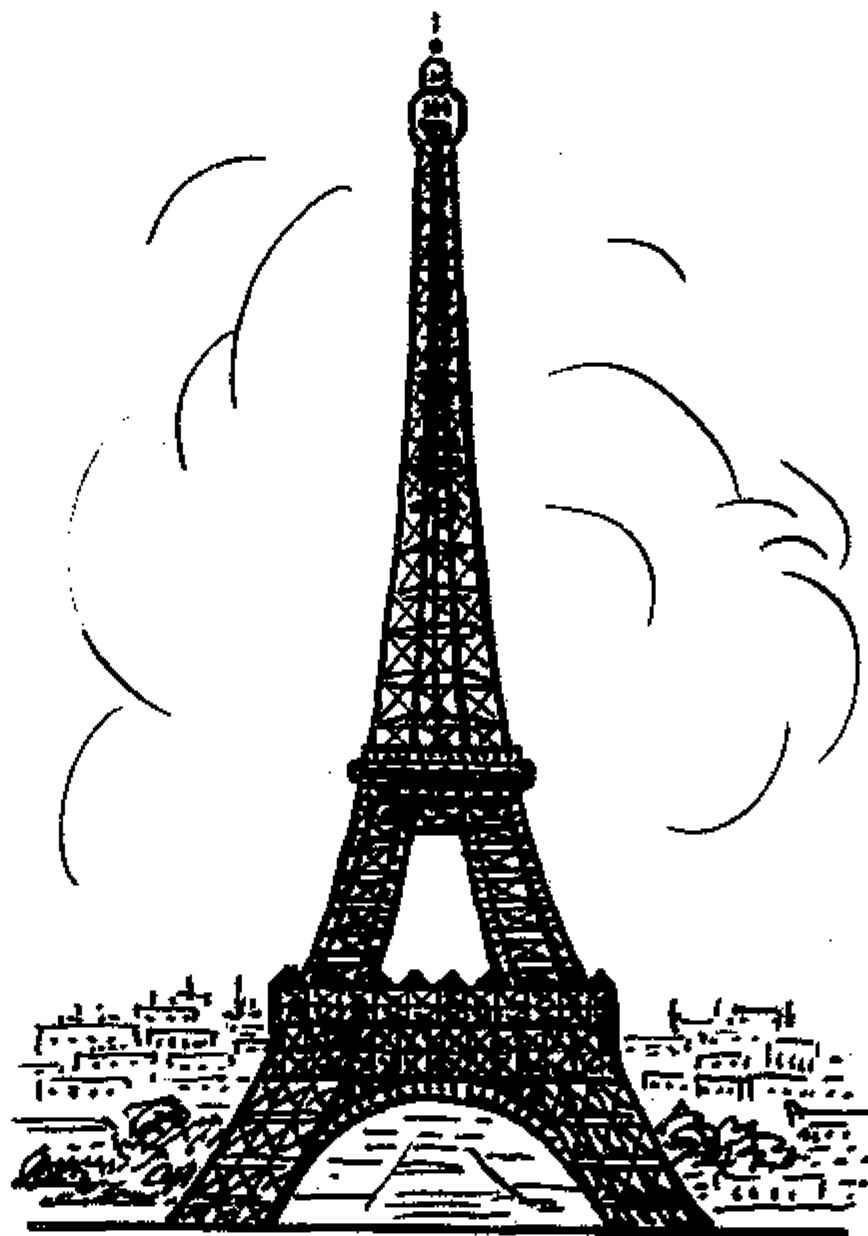
Kiam post dek-sephora vojaĝo la vagonaro haltis en la centra stacidomo de Amsterdamo, ni emocie miris vidante tiom da svigantaj manoj, kiuj bonvenigis nin. La aliaj kunvojaĝantoj alvenis en fremda lando, ni - la esperantistoj - tuj sentis nin hejmece. Ne ! ni ne povas forgesi vian fratan akcepton, karaj Nederlandaj amikoj; por la unua fojo multaj el ni spertis tiam la veran sencon de Esperanto, kaj verŝajne tiu sento kontribuis doni aŭ redoni fidon al ĉiuj.

Dum dutaga restado ni ĉiuj trovis novan familion, kiu ĉirkaŭis nin per varma amikeco. Tial oni facile komprenas la melankolion de la disiĝo. Ni ĉiuj kunportis belajn memorojn : memorojn pri ĉarma lando pri frateca akcepto, pri veraj amikoj. Ni kunportis ankaŭ la certecon pri estontaj samaj renkontiĝoj.

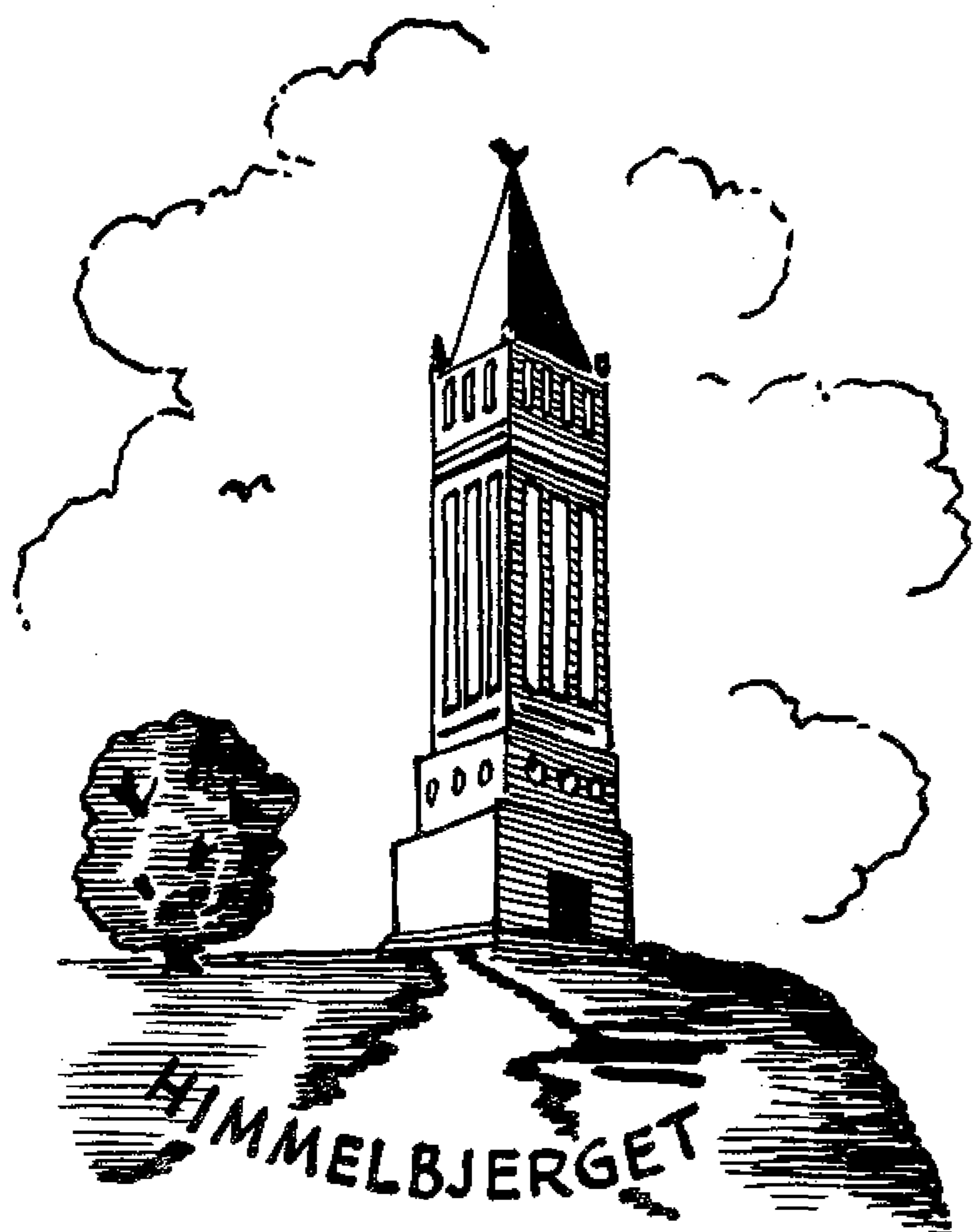
Kiam, dum nia restado, ni ŝipekskursis sur la Suda Maro, kelkaj Nederlandaj kaj Francaj semideanoj, kunvenantaj en kvieta angulo de la granda ŝipo, projektis fondi grandan rondon internacian, kiu kunigos la fervojistojn esperantistajn de la tuta mondo.

En aŭgusto de la sama jaro oficiale fondiĝis I.F.E.F., sed fakte ĝi naskiĝis en majo dum la ŝipveturado sur la Suda Maro. Tiam la projekto ŝajnis kuraĝega, sed la rezultoj pravigas nian optimismon: jam kvar brilaj kongresoj kunigis plurajn centojn da fervojistoj el dek du landoj. La kvina certe estos same sukcesa, kaj alportos al la dubantoj la pruvon, ke bonvolemo kaj persistemo ignoras barojn.

Al la jubilea kongreso Franca Fervojista Esperanto Asocio espri mas siajn bondezirojn!



Germaine LEMONNIER.



Ĉu eble?

Ĉu vere pasis kvin jaroj, de post kiam ni fondis IFEF'n? Jes fakte. Kaj konstatinte tion, oni emas demandi, kiom ĝi progresis dum tiu tempospaco? La respondo eble iom estas laŭ individue; sed, se ni rigardas la cifrojn, ni konstatas, ke la membraro ses obliĝis. Tre bone! Sed kiujn rezultojn ni atingis krom tiun, koncerne la enpenetron de Esp. en la diversajn instancojn? Eble ne tiom grave, kiom ni deziras. Tamen ni povas konkludi, ke la diversaj instancoj: administracioj, sindikatoj k.a. scias nun pri nia ekzisto kaj atentas nin.

Por daŭre disvastigi la uzadon de Esp, ni konstante devas montri nian *vizaĝon*, tiel ke la mondo vidas *ĝin*. Ĉiun momenton tage kaj nokte la neesperantistoj devas esti atentigataj pri nia ekzisto kaj nia celo. Sed per kiuj rimedoj? - Ili povas esti multvariaj; sed sen ia mistikigo ili estu naturaj kaj kompreneblaj faktoj, kiuj rekomendas la utilon de la apliko de Esp. La homoj, al kiuj ni volas rekomdendi la aplikon de Esp., deziras konstati konkretajn faktojn pri la taŭgeco de la lingvo. Tial ni ne rajtas fabeli pri io, kio estas tro distra.

Kiam ni vidas nian *Bulteno* hodiaŭ, ni, kiuj vidis nian unuan, tuj konstatas la diferencon, la pli bonan. Ĝi absolute aspektas pli interesa. Sed! Ĉu ĝi povus aspekti pli ampleksa kaj bona? Jes komprenebl e! Kiamaniere havigu la monon? - Imagu, se ĉiuj landaj rondoj anstataŭ eldoni propran gazeteton, pagus la sumon, kiun ili pagas por la propra, al komuna Bulteno, nepre estus mono por pli granda kaj ampleksa ilustrita Bulteno, kiu estus ne nur bona komunikilo, sed ankaŭ bona propagandilo por IFEF. Kompreneble oni unue devas venki la malfacilaĵojn, kiuj baras la evoluon. Unue ni devas persvadi kaj komprenigi la estrarojn de la rondoj pri la neceso de komuna gazeto, due, la gazeto devas esti uzebla por informoj de la landaj rondoj kaj sekcioj pri kunvenoj kaj aranĝoj, trie, ĝi devas aperi ĉiumonate sufiĉe frue, ke la informoj ne tro malfruiĝas, kvare, ĉiu landa rondo povas havi rajton por apliki - laŭpage - du aŭ pli da paĝoj de la gazeto, kaj al tio ili devas havi (sub)redaktoron, kiu devas sufiĉe frue sendi sian redaktaĵon al la ĉefredaktoro de Bulteno; kvine, tre grave, ke oni povas pagigi la rondojn, tiel ke la mono fluas konstante en la kason; ĉar la presisto tre ŝatas sian monon por sia laboro; sese, estas absolute necese tre bone organizi la aferon; ĉar ĝi devas funkcii teknike kaj aŭtomate, tutsame kiel alia ĵurnalo.

Tio estas imago pri la estontaj kvin jaroj, ĉu estos eble jam post kelke da jaroj vidi la progreson montri la aperon de bela ilustrita Bulteno, kiu estos taŭga efiko kiel rekomendo kaj komunikilo.

Kaŭze de la kvinjara ekzisto de IFEF mi treege emas esprimi mian

dankon al la homoj, la pioniroj, kiuj gvidis IFEF'n dum tiu tempo; ĉar ili vere meritas, ne nur nian dankon, sed multe pli nian kunlaboron, por ke nia afero evoluu konstante. Espereble ili daŭrigas la komencitan laboron estonte, kvankam ofte estiĝas ĉagrenoj, kiuj ofte estus eviteblaj, se ĉiuj farus sian devon per sia kunhelpo. Sed diru kiel Zamenhof:

*...Cent semoj perdiĝas, mil semoj perdiĝas,
ni semas kaj semas konstante!*

J.Christoffersen.



NIA TERMINARO



La enkonduko de Esperanto por internacia uzo ĉe la fervojo postulas la plenumon de tre antaŭkondiĉoj:

1) Ekzisto de taŭgaj tradukoj de la fervojaj terminoj;
2) Sufiĉe granda nombro de fervojistoj, kiuj regas tiujn terminojn,
3) Oportuna tempo por akcepto de Esperanto kiel internacia lingvo ĉe la fervojoj.

Ĉe tiuj kondiĉoj, la sekvantaj dependas de la antaŭoj; tio montras ankaŭ la vojon irotan de la fervojista Esperanto-movado.

La unuaj fakterminaroj estis starigataj de nia kolego Edward M. Rosher, Anglio, kaj de la mortinta kolego Georg Habellok, Germanio.

Kolego Rosher afable disponigis sian materialon al IFEF. Ĝi estas nun sub la titolo *Konstruo* kaj *Surstrukturo kaj Signalado* en la manoj de la kunlaborantoj de la Terminara Komitato. Kolego Rosher publikigis parton de la materialo jam en *La Fervojisto* de IAEF kaj en la jarlibro 1939 de IEL. Novan publikaĵon de kolego Rosher ni trovas en la UEA-jarlibro de 1953.

Per la afableco de germana kolego IFEF ankaŭ ricevis ekzempleron de la terminaro de Habellok. Same la kolego Hell el München disponigis sian kompilitan materialon. En 1950, IFEF povis starigi per tiu materialo novan provizoran terminaron.

En Ĉeĥoslovakio, la kolego Rebiĉek faris tradukojn de la internaciaj konvencioj pri pasaĝer-, pakaĵ- kaj frettrafiko. La materialo estas ankaŭ en la manoj de la komitatanoj. Kolego Rebiĉek ankaŭ starigis tradukon de varklasifikado, kies fina kompilo estas nepra kondiĉo

por la uzo de Esperanto ĉe la fervojo.

En la fakoj lokomotiv- kaj vagonkonstruo ni havas nun tradukojn de la germanaj lokomotivnormtabeloj kaj de la vagonteknika nomenklaturo, kies starigo IFEF dankas al la kolegoj Blin kaj Lienhardt, Francio, kaj Simon, Germanio.

Kiel jam konstatite dum la kongreso de Lindaŭ, la periodo de materialkolekto estas finita. La tasko estas nun starigi vortaron sur la bazo de la franca Lexique Technique Ferroviaire (Vortaro Teknika Fervoja). En tiu laboro prenis la gvidon la kolegoj Blin kaj Blondeau el Francio, kiuj ĝis la fino de 1952 prezentis tradukon de la LTF en Esperanto kaj nun ellaboras tradukon de la france-angle eldono. De la angla flanko, kolego Rosher starigas tradukon de la angla parto de LTF. Ekzistas nun franca, angla, nederlanda, itala kaj germana rondoj kiuj laboras pri la starigo de terminaro. Per siaj laboroj, la kolegoj estos baldaŭ en la stato regi la materialon. Dum la kongreso en Utrecht la Terminara Komitato pritraktos la demandon, kiel kompili unuecan esperantan vortaron, sur kies bazo la aliaj landaj rondoj povas starigi sian vortaron.

Pro la diversaj fervojaj sistemoj restas multe da laboro por trovi terminojn, kiuj korespondas al la nocioj de ĉiu lando. Tiamaniere daŭros kelkajn jarojn, antaŭ ol IFEF povos publikigi definitivan vortaron. Tamen devas esti eble, ke ĉiu landa asocio povas eldoni provizoran vortaron en multobligita formo. Tio ebligos al la kolegoj, skribi pli da fakartikoloj en niaj gazetoj; tio pligrandigos la nombron de fervojistoj, kiuj, regante la fakterminaron, povas korespondi kaj interparoli sur faka nivelo.

Irante tiun vojon, la esperantistoj fariĝas grava parto de la fervoja vivo. Ili estos pretaj, fari en oportuna tempo sian aktivan kaj praktikan pledon por la internacia uzo de Esperanto ĉe la fervojoj.

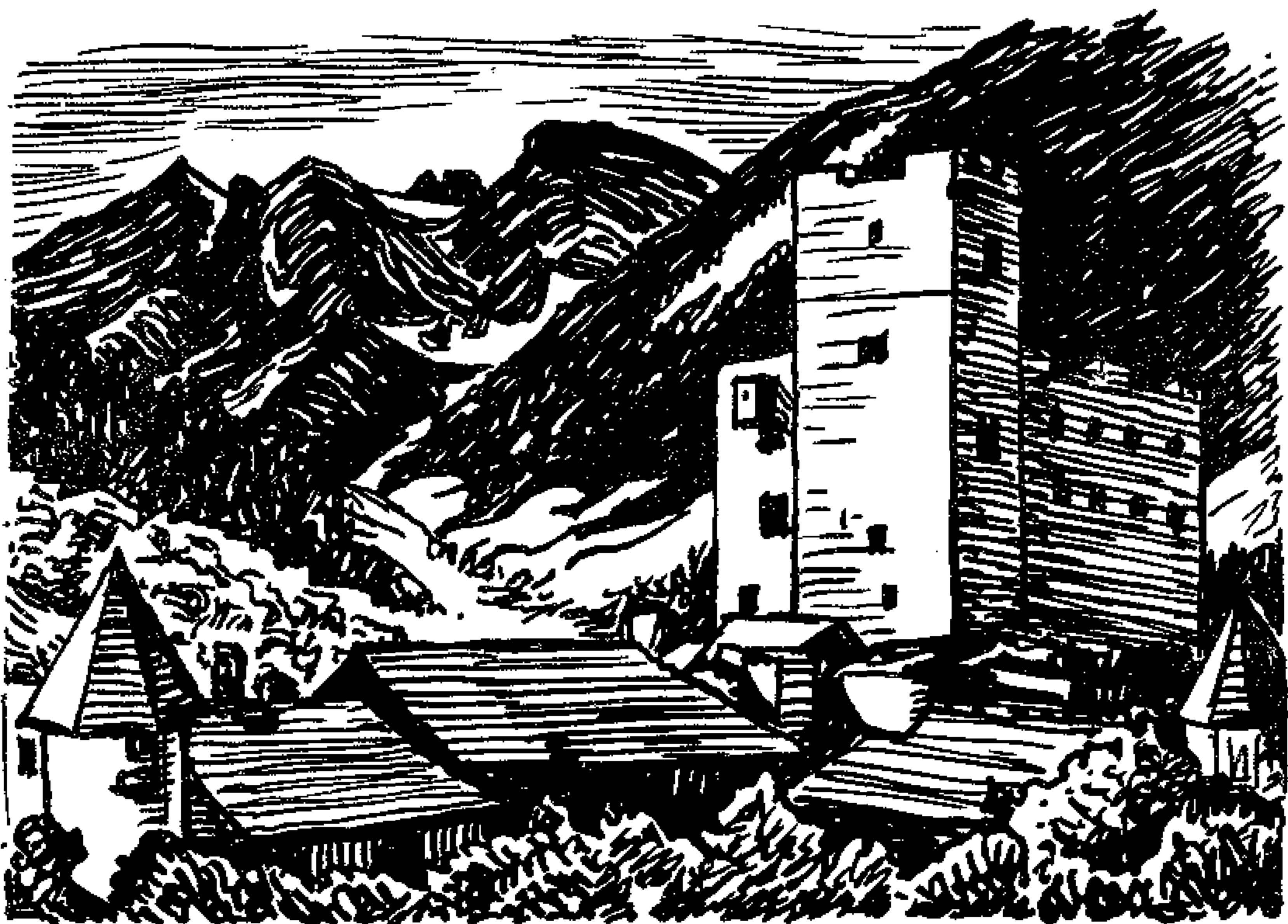
Pape.

FERIAJ HEJMOJ

LANDECK, REALIĜINTA IDEALO

Sur roko en la belega montaro Arlberg, ĉirkaŭanta la urbon Landeck, staras, solece kaj minace, la ruino de la iama rabonesto *Schlotz Schrofenstein*. Neĝenate kaj sentime ĝiaj loĝantoj teruris la ĉirkaŭaĵon, almilitis *konkurantojn en ŝtelado*, kaj post farita laboro retiris sin kun la rabitaĵo en sian neston, por antaŭprepari novajn ekspediciojn. Tiu romantika kaj kruela tempo jam pasis. Stelado nun okazas en malpli granda skalo, militoj pli grandskale. En la tempo inter militoj ankaŭ la popolo en bela Tirolo vivas pace kaj laboreme, plenumas sian malfacilan taskon en la montara regiono. La kastelo prezentas jam nenion minacan por ili.

Ĉe la piedo de la monto, rekte sub la kastelo, kvazaŭ spitante ĝin, aperis novaj domoj. En unu el ili loĝas nia ano Alois Hilkersberger kun sia familio. Per ĉiaj malgrandaj servoj ili komplezis al la



ĉiam kreskanta aroda tendumantoj, kiuj trovis oportunan lokon por sia tendo post ila domo, ĉar ĝusteĉi tiu loko estis alloga pro la senprofita helpo, la valora konsiloj, kaj la amika sinteno de la loĝantoj de *ESPERO*. Kvankam multe okupata per la zorgoj por la propra familio, precipe la mastrino de la domo ĉiam trovis tempon por helpi kaj por agrabligi al la tendumantoj la restadon en la libera naturo. Restis tamen malagrablaĵoj, kontraŭ kiuj ankaŭ la helpopreta familio ne trovis rimedon.

Dum fulmotondro, kiam la pluvo batiĝis el la ĉielo, torentoj da akvo fluegis de sur la montoj, malsekigis la teron, penetris en la tendojn, kaj ensorbiĝis en vestojn kaj litaĵon.

Tremetante pro malvarmo la malfeliĝaj tendumantoj ne sciis, kie kuŝi dum la nokto. Kompreneble venis multa helpo de *E S P E R O*, sed ne eblis forigi ĉiujn malagrablaĵojn.

Patro Hilkersberger meditis, meditadis por trovi rimedojn kontraŭ tiu malbono, sed li ne trovis. Fortika, vasta dormejo estas la nura solvo, kaj tio postulas multan, tre multan monon.

Kun sia edzino li priparolis la aferon; ankaŭ la plej aĝa filo kaj la filino, kiu studas arkitekturon en Vieno, miksiĝis en la paroloj.

Kune ili venis al la konkludo, ke mankas nur la - tre granda - sumo por la bezonata materialo. La filo kaj la patro ja povas mem konstrui la domon. La filino desegnis projekton, faris kalkulojn. La plej malfacila tasko - ŝpari grandan sumon el la negranda salajro - estis por la patrino.

Dum du sinsekvaj jaroj la vivo por la familio Hilkersberger estis nenial agrabla. Mankis ĉia lukso. Nur la plej necesaj elspezoj estis tolerataj; ĉiu groŝo avide ŝparata. La ĉiam afabla kaj bonhumora patrino, ĝisekstreme ŝtrecita, kelkfoje ekcitiĝis kaj grumblis. Tamen ŝi ne cedis. Obstine ŝi daŭrigis ĝis kiam la bezonata materialo kuŝis en la ĝardeno post la domo.

Sekvis tempo de streĉa laborado, tamen la sfero en la hejmo estis pli bona ol iam antaŭe, kaj la celo de la familio, krei internacian renkontiĝon por esperantistoj, rapide plenumiĝis.

Jam dum kelkaj jaroj *F R A T A R O*, kiel oni baptis la novan konstruaĵon, akceptas siajn gastojn. El multaj Eŭropaj landoj ili venas, allogataj de la bela naturo, la malaltaj restadkostoj, kaj la amikeco reganta la hejmon. La patro de la hejmo, intertempe pensiumita, donas siajn konsilojn por ekskursoj en la ekstreme bela regiono. La patrino laboregas de la frua mateno ĝis malfrua vespero, por ke ĉio funkciu glate, kaj la plej juna filo helpas per ĉiaj malgrandaj servoj, almenaŭ tiujn, kiuj posedas ankoraŭ iom da frandaĵo.

Ĉiuvespere de la sepa ĝis la deka la patro troviĝas en la konversacia salono inter la junularo diversnacia. Li komprenigas al ili, ke la membreco de *Internacio de Junularaj hejmoj* havas malmultan utilon se ĝiaj anoj ne ankaŭ aplikas internacian lingvon. Multaj jam promesis al li lerni Esperanton. Ĉu ili vere plenumas la promeson ? Ne eblas tion kontroli, sed la semo estas ĵetita, kaj la patro restas tamburi la saman amboson, ĉiufoje kiam prezentiĝas okazo. Neniam li trudas sian opinion; li ja bone scias konvinki kaj sendube lia senlaca propagando rikoltos fruktojn.

Kun entuziasmo ĉiu familiano apogas la idealon de la patro. Koncerne tion ili havas nur unu zorgon: *F R A T A R O* jam nun estas tro malgranda, precipe en la somero. Sed nur malofte ili rifuzas gaston.
Se ĉiu dormloko en F R A T A R O estas okupita, tiam estas ankoraŭ loko en la propra hejmo, en neuzitaj ĉambroj kaj eĉ en koridoroj.
La patrino ne protestas, ŝi havas nur unu celon: h e l p i.
Tion mi spertis dum mia restado en la domo E S P E R O kaj dum vespera vizito al la nove konstruita F R A T A R O .
Kun admiro kaj respekto mi rigardis la helpemon de la gepatroj, ĝuis la internacian sferon en kaj ĉirkaŭ ilia hejmo kaj la belegan naturon de Tirolo. Espereble ankaŭ en la venonta somero mi havos bonŝancon trovi lokon en la domo E S P E R O , Lötzweg 1, Landeck, Austrio.

De Jong.

ESPERANTISTA KULTURDOMO EN FRANCIO

En la somero de 1952 malfermiĝis kulturdomo Esperantista en Baŭgé Francio. Francaj geinstruistoj Esperantistaj aĉetis por pluraj milionoj da frankoj la belan, sed malzorgitan kaj senmeblan kastelon Grésillon. Post kelkmonata streĉa laboro la kuraĝaj aĉetintoj sukcesis ekfunkciigi ĉi tiun Esperantistan Centron, kiu havas celon pure idealisman.

La unuaj provoj aktivigi la interpopolan komprenon helpe de Esperanto, bonege sukcesis. Oni intencas ĉiujare aranĝi kursojn por komencantoj kaj progresintoj, okazigi lekciojn pri kulturaj temoj, kaj diskuti aktualajn problemojn.

La kastelo situas en bela regiono en meza Francio. Ĝi estas ĉirkaŭita de vasta bieno. La restadkostoj estas relative malaltaj. La gastoj mem prizorgas sian dormoĉambron kaj helpas en la mastrumado.

Ni esperas, ke ĉi tiu kultura hejmo ĉiujare altiros pli da gastoj, por ke la kuraĝaj entreprenantoj sukcesu en sia idealo interfratigi la homaron per Esperanto.

Por detalaj informoj oni sin turnu al sinjoro Henri Micard, Epineux - le - Séguin, (Mayenne), Francio.





5a I.F.E.F.-KONGRESO
(5 - 10/5 - 1953)
EN UTRECHT - NEDERLANDO

Kiam vi ricevas vian vojaĝbileton, kaj sur ĝi ne estas menciita *boato* tiam vi ne bezonas reklami, ĉar tion ni nur petis al vi, por ke la Administracio sciu, ke temas pri nia kongreso.
La vojaĝgvidantojn ni petas pagi la ŝuldatan sumon mardon, la 5an de majo, je la 8a horo en la akceptejo N.V.-huis, Oudegracht 245.
La akceptejo estos por la aliaj malfermita je la 9a horo.
Legu, post la ricevo, en via kongreslibro pri la komenchoroj de la aranĝoj. Estu ĉiam ĝustatempe tie, kie vi devas esti.

La kongreso vere estos internacia. Jam anoncis sin gekolegoj el Anglio, Germanio, Svedio, Aŭstrio, ktp.
Ankaŭ ĝojige estas, ke multe da junuloj anoncis sin.

K.Brouwer, sekr. de la L.K.K.
Thoma à Kempisplantsoen 27 I
Utrecht - Nederlando.

NEDERLANDO - AKVOLANDO

Ofte oni diras pri Nederlando, ke ĝi estas tirita el la akvo. Pli bone oni povas diri, ke la akvo el grandaj partoj de nia lando estas forigita. En multaj lokoj la akvonivelo estas 5-6-7 metroj super la landa surfaco. Gigantaj digoj ŝirmas tiujn senakvigitajn partojn, kaj kiam okazas digrompiĝo, tiam povas esti kiel la katastrofo, kiu la unuan de februaro trafis nian landon.
Multaj homoj dronis, multo de la brutaro perdiĝis, multe da domoj detruiĝis, grandaj pecoj da tero fekunda, dum longa tempo senvaloriĝis pro la sala akvo. Vere estas katastrofo.
Multe da helpo venis el en- kaj eksterlando. Montriĝis, ke en la mondo tamen povas regi unueco dum danĝeraj tempoj. Forigitaj estas la muroj inter la popoloj, gentoj, relegioj kaj partioj.

En tiu lando en majo okazos nia 5a IFEF-kongreso. Kiam vi ĝin vizitas, vi povas sperti, ke estas vero: *El Nederlando oni forigis multe da akvo*. Tamen restis ankoraŭ multe da ĝi.
Dum niaj ekskursoj vi vidos multe da akvo, sed ankaŭ multajn digojn, kiuj ŝirmas la malaltan landon, vi vidos multajn pontojn, grandajn kaj malgrandajn. Ni ne posedas montojn, sed la ebena lando havas sian apartan ĉarmon, speciale en la printempo. Sed mi konsilas al vi kunporti ankaŭ kelkajn dikajn vestojojn, ĉar kvankam estas printempo, tamen povas okazi, ke la vetero ankoraŭ estas sufiĉe malvarma.
Venu kaj ĝuu la belecon de nia lando.

J.J.Labordus
Prezidanto de FERN.

TAGORDO DE LA LABORKUNSIDOJ

1. Malfermo.
2. Salut- kaj ricevitaj leteroj.
3. Rimarkigoj pri la raporto de la pasintjara kongreso.
4. Raportoj de la sekretario kaj kasisto.
5. Raporto de la Terminara komitato.
6. Pritraktado de la nova regularo.
7. Pritraktado de la proponoj.
8. Estrarelekto.
9. Elekto de konfliktkomitato laŭ par. 6c de la nova regularo.
10. Elekto de kaskontrol-komitatano.
11. Elekto de kongresloko en 1954a kaj la provizora en 1955a.
12. Libera diskutado.
13. Fermo de la kunsidoj.

TERMINARA KOMITATO

Ĉi tiun kunvenon, kun prezidos S-ro Pape, bonvolu ĉeesti: la delegitoj de landaj rondoj kaj la koegoj Hilkersberger, Sieghartner, Zink (Aŭstrio); De Bruyne-Pieters (Belgio); Christoffersen (Danio); Rosher, Parry (Anglio); Ruhanaien (Finlando); Lemonnier, Blin, Blondeaŭx, Lienhardt, Retault (Francio); Simon (Germanio); Bouwkamp, Brouwer (Nederlando); Carlsen (Norvegio); Agren (Svedio); Bipp, Keiser, Walder (Svisio).
La kunlaborantoj de la landaj rondoj estas invitataj partopreni.

Tagordo:

1) Raportoj de la landaj rondoj.
2) Laborplano por 1953/54.

DELEGITAR- KAJ ESTRARKUNVENO

Same kiel en Parizo kaj Lindaŭ okazos en Utrecht dum nia kvina kongreso kunveno de la delegitoj kaj estraroj el la partoprenontaj landoj. La celo de tiu kunveno estas, ke ĉiu lando raportu pri diversaj laboroj ktp. Por ke oni povu sin antaŭe prepari la IFEF-estraro opinias dezirinde fiksi tagordon por tiu kunveno. Landoj, kiuj ne povos partopreni, sendu skriban raporton.

Jen la tagordo:

1. Malfermo kun konciza klarigo pri la celo de la kunveno.
2. Eventualaj komunikoj de I.F.E.F.
3. Raportoj de la delegitoj pri la aktiveco en iliaj landoj, varbado de membroj, instruado, organizado, rilatoj kun la fervojaj administracioj, kun sindikatoj kaj socialaj organizoj, faklernejoj ktp. Sukcesoj, malfacilajoj, deziroj kaj sugestoj.
4. BULTENO. Sugestoj pri plibonigo en la kadro de la financa stato. Kunlaboro, Landaj redaktoroj.
5. Ebloj pri propagando.
6. Decidoj pri la irota vojo de IFEF.
7. Antaŭpritraktado de la punktoj de la tagordo en la laborkunsidoj.
8. Propono de novaj punktoj por la laborkunsidoj.

Jam nun ni afable petas al ĉiuj funkciuloj ĝustatempe ĉeesti por ke ni trankvile povu pritrakti la punktojn.



Blanka Karbo

KIEL MOVA FORTO ĈE LA FERVOJOJ



Proksimume 40% de la 16473 km longa Svedia fervojoretaro estas elektrigita. La trafiko sur ĉi tiu elektra reto estas preskaŭ sesoble tiom intensa, kiom la trafko sur la neelektraj linioj. Tio signifas, ke trans ĉi tiu 40% transportiĝas 80% de la tuta trafikaĵo.

La granda manko al karbo, kiu dum la pasinta milito devigis Svedion uzi kiel bruligaĵon preskaŭ ekskluzive lignon, neniel malhelpis la Svedian Ŝtatan fervojon obstine plenumi la elektrigadon de ĉiuj ĉefaj linioj, ĉar la riĉa posedo je *blanka karbo*(akvoforto) plene kompensas la manko al *nigra oro*.

La konduka drataro estas tre malpeza, ĉar Svedio uzas unufazan alternan kurenton, havantan tension de 16000 voltoj. Ĉi tiu malpeza kaj do ne tre multekosta konstruitaĵo ebligis elektrigi ankaŭ la liniojn kun malpli densa trafiko.

Konsiderinda mallongigo de la vojaĝdaŭro estis la rezulto de tiu elektrigo. Vojaĝo de Malmö - en la suda parto - ĝis Luleą - en la norda - nun ekzemple postulas nur la duonon de la tempo, kiu en 1920 estis bezonata por la sama distanco. Ankaŭ la rapideco de la vartrajnoj grave altiĝis. Sekve de la altiĝo de la trafikkapablo de ĝiaj linioj, la Svedia fervojo provizore rezignis sian planon dubbligi la relparojn por tiuj trakoj, kiuj antaŭe bezonis tion por povi plenumi la pligrandiĝintan trafikon. Nur 4% de la tuta relaro nun estas dutraka.

La ruliĝanta materialo estas eĉ laŭ Eŭropaj konceptoj, tre altnivela. En la noktaj vagonaroj troviĝas dormvagonoj por ĉiuj tri klasoj. Svedio estis la unua lando, kiu aplikis dormvagonojn 3a klasajn. Tiel la Svedia fervojo estas la plej granda hotelentrepreno en la lando. Pli ol milionon da gastoj ĝi akceptas ĉiujare en siaj veturantaj hoteloj. Tute klare estas, ke la utiligo de la *blanka karbo* grave kontribuis al la prospero de la vervojo, kiel ankaŭ al multaj aliaj uzinoj en Svedio.

Pri la ĵus finkonstruita giganta akvo-fortstacio Harsprängel (leporasalto) nia ŝatata amikino Frida Tandlund en Norrköping verkis por ni interesan tradukon, kiu sekvas ĉisube.

HARSPRÄNGET



En vere rapidega maniero ĝi estas konstruita. La forteja konstruado ŝanĝis la regionon; malplenigis malnovajn riverojn, kreis novajn lagojn, translokigis domojn pere de trunkoj, kaj salmojn per vagonoj.

Inter ĉiuj konstruaĵoj la fortejo Harsprănget okupas plej elstaran lokon. Ĝi estas la plej granda akvofortejo en nia lando, kaj la

interesiĝo pri tiu longega forton-konduklinio, kiu transportas la elektran forton de Harspränget al Halsberg estas granda, ne malplej en eksterlando. Tra distanco de proksimume 10.000 km, super plej varia tereno kun preskaŭ netransireblaj montodorsoj, sovaĝejoj kun marĉoj, profundaj arbaroj, kulturita tero, etendas tiu longa linio, kiu havas la ĝis nun plej altan tension en la mondo: nome 380.000 voltojn.
Estis bezonataj pli ol 3000 fostoj kun varia longo de 20 ĝis 30 m. La kostojn por la konduklinio oni kalkulas je 100 milionoj da kronoj.

Per la nomo Harspränget oni antaŭe aludis la eble plej belegan torenton en Svedio, aŭ ankaŭ la apudan provizoran vilaĝon kun ĝiaj 2000 loĝantoj. La akvofalo malaperis, la vilaĝo same, kaj nun per la nomo Harspränget oni celas nur la fortejon kun ĝia granda digo.
La tutan vicon da lagoj, riveretoj, riveroj, torentoj kaj akvofaloj, kiuj kuniĝas en Lule-älvrivero, kaj komenciĝas kiel riveretoj en la plej bela montaro, tiun tute belan akvosistemon oni nun devigis utili per sia forto, kaj ne nur ravi per sia beleco.

Kiel ŝtuparo de akvo ĝi fluas en ŝtupon post ŝtupo, reguligita kaj bridita per betono, de la montaro ĝis la Botnia maro.

La signifo de tiu akvofortejo estas por la lando netaksebla, tion eĉ turisto komprenas. Sed iom malgaja estas tamen ĉiu, kiu plurfoje sekvis la riveron de ĝia elfluo en la maro ĝis la fontoj en la montaro, kiu amis ĉiujn tiujn torentojn kaj falojn, kiu faletis ĉe la vojeto al Harspänget por fine vidi la ŝaŭmon de la falo, briletanta en koloroj de ĉielarko, por stari kvazaŭ en pia sindono antaŭ Stora Sjofallet, kie la grandeco, la beleco kaj la kvieto formas trionon, kiu agordas la koron kaj animon al humileco.

Sed nun mi sidiĝu sur mia sentimentaleco kaj naturromantiko, tiom, ke ĝi platiĝu kiel pediko, kaj mi parolu pri la fortstacio kaj ĝia konstruo, ĉar ĝi estas ege interesa. Ĝuste nun oni devas vidi Harspänget; kiu ĝin ne vizitas, preterlasasion tre vidindan.

La rivero estas barita per digo, iom supre de la famaj akvofaloj. La digo estas 50 m alta kaj 800 m longa. Tio, kio formas ĝian kernon, kaj nun nude leviĝas alten, estas betona muro, 40 cm larĝa.
40 cm nur! Kun sia alto de 50 m kaj sia longo de 800 m ĝi kvazaŭ tranĉilo tranĉas la aeron. Sekve de sia larĝeco la betonmuro povas balanciĝi elaste en la giganta ŝtonamaso ĝin ĉirkaŭanta, por ke ĝi kontraŭstaru la premon de la akvo. Oni kalkulas je balanciĝo de 1 m. Plej proksime al la betonplatego je la premflanko estas tavolo de argilo, 3 m dika, por ebligi al la betono balanciĝi. Se okazus rompoj en la betono, la truon aŭtomate plenigas la argilo, pro la senĉesa premo de la akvo al la ĉirkaŭanta amaso. La ŝtonbarilo estas konusforma kun larĝo de 100 m. ĉe la bazo, kaj 50 m. ĉe la supro.
Tiu tuta giganta konstruaĵo postulis milionon da kubaj metroj da ŝtonoj, prenitaj blokon post bloko el la interno de la monto.

Ĉiun ŝtonon, kiun oni pene forigis por doni lokon al maŝinhaloj, al tuneloj tra kiuj alfluas la akvo al la turbinoj, aŭ tra kiuj ĝi forfluas, al tuneloj entenantaj la kablojn, ĉiun ŝtonon oni uzis por bari por ŝirmi kaj fortigi la digon.

Supre sur la digo formiĝas granda lago, de kie la akvo falas mal-

supren - 107 m - al la turbinoj; de tie la akvo fluas tra tunelon, 3 km longan, 15 m altan, kaj 12½ m larĝan, kiu ellasas la akvon denove en la riveron, pli malsupre.

La grandaj torentoj, la akvofalo silentiĝis, kaj kion diri pri ili, krom tio, ke nenio estas tiom bela, ŝajnas tiom kara kiom tio, kion oni ne plu vidas. Sed ili donis al la lando 300.000 kilovatojn da elektra energio. Tiu potenco kuras, oni povus diri, en la aero, de la ekstrema nordo ĝis la sudo de la lando, kie ĝi donas elektran energion al urboj kaj fabrikoj.

Kompilis Frida Tandlund.

LA NIGRA ORO

Kiam oni vizitas parencojn en la urbo, oni povas fari tion trame aŭ vagonare. Por funkciigi ambaŭ, oni bezonas elektran energion. Ankaŭ la lumigado en stratoj, vojoj, domoj, konstruaĵoj ktp, bezonas la helpon de energio; fabrikoj ĝin uzas por la diversaj iloj.

Oni produktas la energion en elektraj centrejoj, kaj en Amsterdam unu el ili, nomata *Centrejo Norda*, troviĝas en la norda kvartalo. En la maŝinejo staras 13 turbino-generatoroj. Tri el ili estas altpremturbinoj, kiuj funkcias pere de vaporpremo de 70 kg sur kvadrata metro. Tri funkcias pere de vaporpremo de 15 kg. Ĉiu turbino faras 3000 rotaciojn dum minuto. En la hejtejo staras la kaldronegoj en kiuj oni vaporigas akvon. Pro varmigado, la akvo fariĝas vaporo. En kvin kaldronegoj la vaporo atingas premon de 70 kg kaj en kvar 30 kg. Krom tio funkcias du rapid-vaporigaj kaldronegoj, en kiuj la akvo tuj vaporiĝas. Por vaporigi akvon, oni uzas karbon aŭ oleon. Pere de varma aero oni portas la karbon, kiu antaŭe en la karbo-mueliloj fariĝis pulvoro, en la fajrujojn de la kaldronegoj.

> Kontraste kun la artikolo "La Blanka Karbo", kiu priskribas la aplikadon de la naturfortoj por la produktado de elektra energio, ni ŝatas aperigi, sub la karakteriza titolo "La Nigra Oro", ankaŭ ĉi tiun artikolon. Ĝi donas klaran bildon pri la altaj sumoj postulataj por la sama celo en landoj, kiuj estas ne dotitaj per tiuj naturfortoj, kaj ĝi plene praviĝas la kromnomon por la multekosta karbo.

La karbo venas el Limburgo, Sar- kaj Rurregionoj, kaj Ameriko. Karboŝipoj albordiĝas ĉe la centrejo. Tuj apude troviĝas karboprovizejo t.e. spaco, dividita en fakoj, en kiuj grandaj preniloj ŝutas la karbon, kiun ili fosas el la ŝipo, laŭ ilia speco, ĉar unu ŝipo enhavas nur grasan karbon, dua nur malgrasan, tria nur delikatan kaj kvara nur maldelikatan karbon. Tia karboprenilo povas enhavi kvar kaj duonan ĝis kvin kaj duonan tunojn da karbo, valorantaj proks. 320 ĝis 400 guld.

Ofte okazas, ke en unu tago ĝi kvincentfoje ŝutas sian enhavon en la provizejon. Dum la lasta semajno de oktobro eĉ proksimume 54000 tunojn da karbo el 84 ŝipoj.

Super la karbonprovizejo kaj siloj estas la transportvojo, kiu pendas inter kolonoj. Pendante sur ĝi per radoj, la ŝutĉaretoj povas atingi la diversajn silojn. Flanke de la transportvojo troviĝas granda funelo, en kiun karboprenilo ŝutas la diversajn specojn el la karboprovizejo por la siloj, ekz: tiom da procentoj da grasa, tiom da malgrasa karbo ktp. ĉar oni ne uzas la karbon unuspece. La ŝutĉareto ne estas kovrita, kaj venante ĉe la funelo ĝi haltas kaj laboristo malfermas valvon en la malsupra parto de la funelo, kaj pleniĝas la ĉareton.

Ĝi veturas al la silo por ŝuti la miksitan karbon en ĝin.
La karbo estas portata pere de grandaj mekanike movataj transportiloj el la silo al la supre troviĝantaj bunkeroj. Kiam oni staras super silo, rigardante la pendantan transportvojon, oni vidas, ke same regule kiel la montriloj de horloĝo, elveturas la ŝutĉaretoj. Venante ĉe kontaktilo elektra, la ĉareto haltas kaj ĝia fundo malfermiĝas. Tiel ĝi ŝutas la enhavon en la silon, kiu konstante plipleniĝas. La kontaktilo interrompas la kurenton dum momento, do ĉiuj ĉaretoj haltas, ĉar imagu se la aliaj ĉaretoj ne haltus, tiam la pendanta transportvojo, troŝarĝita pro la pezo, rompiĝus.
La ŝutĉareto denove ekveturas, preterpasas kontaktilon, kiu fermas la fundon. Ĉiun duonan minuton alvenas ĉareto.
Se okazas io sur la transportvojo, ekz: difektiĝo de iu ĉareto, ĉiuj ĉaretoj haltas aŭtomate, kiel mi jam diris.

Iufoje vizitanto, kiu staris apud mi super silo, demandis: - *Cu mi bone komprenas vin, ke tia bagatelo en ĉareto valoras cent guldenojn ? Mi respondis: - *Mi volas atentigi vin, ke vi hejtas per ĉi tiu bagatelo vian fornon dum la tuta vintro*. - *Vi eraras, ĉar mi ĉi tiun vintron bezonas dudek hektolitrojn*. - *Guste, la enhavo estas precize dudek hektolitroj*, mi diris. - *Mi ankoraŭ ne komprenas tion*, la vizitanto diris. - *cent guldenojn, kiel estas eble ? Dum la tempo ke ni staras ĉi tie preterpasis 30 ĉaretoj, do laŭ vi tio estas......?*
Jes, mi interrompis lin, *Tio estas 3000 guldenoj*. La buŝo de mia vizitanto malfermiĝis pro miro. - *Kiom da karbo do kuŝas, laŭ vi, en la kavo malsupre?*, li demandis. - *Silo, vi intencis diri*, mi korektis. - *Nu mi rigardu!* Mi klinis min super la apogilo. - *Kiom mi povas taksi, kuŝas tie ĉi por proksimume 20.000 guldenoj, sed mi rapidu, ĉar ĉiun minuton la valoro pligrandiĝas per 200 guldenoj. Ĝi estas nur unu silo, sed entute ni havas dek silojn, krom la tri bunkeroj en kiuj la karbo glitas malsupren kaj venas ĉe la karbo-mueliloj*.

Ni iris ĝis la fino de la silo, kaj tie ni havis bonan superrigardon trans la fortega transportvojo, la bordolevilој kun karboprenilој kaj la karboprovizejo. La vizitanto demandis:- *Ĉu vi povas imagi kiom valoras la karbo tie ĉi kuŝanta ?* - *Jes*, mi respondis, *sed ne staru tuj apud la silo, por ke vi ne falu en ĝin pro miro. Tie ĉi kuŝas por proksimume tri kaj duonan milionon da guldenoj*. Ĝustatempe mi ekkaptis mian vizitanton.
Nun la lasta demando. *Kiom da karbo kaj oleo vi uzas ?* - *Ni bezonas por varmigi la akvon, por ke ĝi fariĝu vaporo sub difinita premo, 1200 tunojn da karbo kaj 500 tunojn da oleo ĉiutage, dum dudek kvar horoj. Tio valoras iom pli ol 100.000 guldenoj.* Mi prenis mian poŝhorloĝon

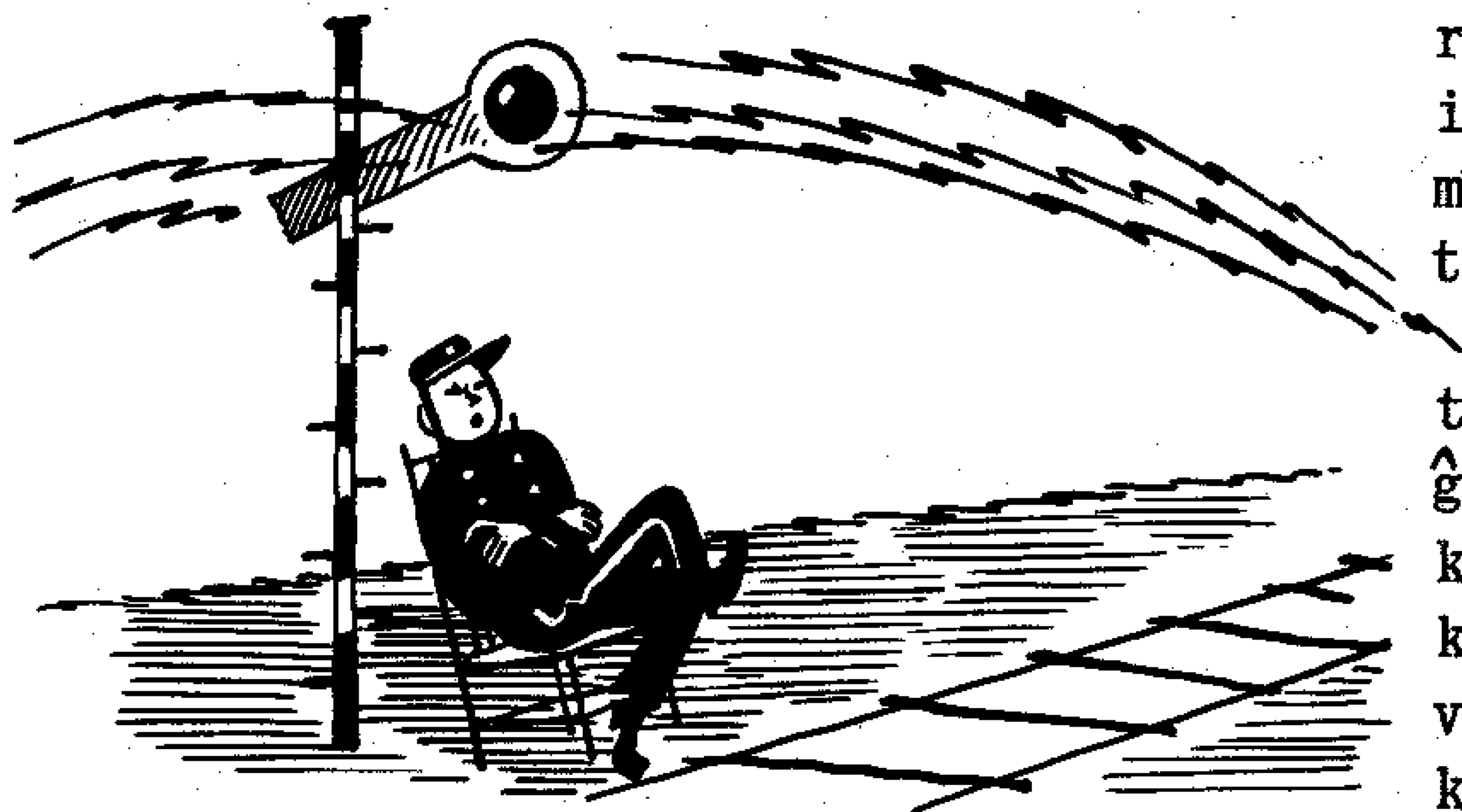
kaj montris la sekundo-montrilon. - *Atentu bone! Ce ĉiu tiktako de la montrilo ni uzas unu kaj kvaronan guldenon dum sekundo, do sepdek kvin guldenojn dum minuto.

La nombro de 1200 tunoj da karbo eble ne tre multe diras al vi; ĝi estas nur nombro, sed imagu, ke proksimume 1450 familioj povas hejti la fornon per po 15 hektolitroj da karbo, kaj *Centrejo Norda* bezonas tiom en dudek kvar horoj. Vi certe konsentas, ke ĝi estas granda englutegulo. Ĝi englutas en unu jaro pli ol tridek ses kaj duonan milionojn da guldenoj. Vi certe jam aŭdis pri *La Nigra Oro*. En Centrejo Norda vi sendube povas diri: *Oni tie uzas la nigran oron*.

Verkis: J.Wayboer
Tradukis: J.Hennekey

APLIKEBLOJ DE LA RADIO ĈE LA FERVOJO

Jam antaŭ trideko da jaroj pluraj fervojaj kompanioj en diversaj landoj komencis provojn koncerne la uzadon de radio-kontaktoj en siaj entreprenoj. Post kiam la radiotekniko estis komencinta sian triumfan iron tra la mondo, progresemaj spiritoj jam baldaŭ konvinkiĝis, ke precipe ankaŭ por la fervojo ekzistas gravaj ebloj por la aplikado de tiu ĉi nova tekniko. Tiel aĝa, kiel la fervojo mem, ja estas la bezono starigi plejeble bonan kontakton inter la signaldomo kaj la sinmovanta trajno aŭ la trajnparto manovranta.



Koncerne la sekurecon ĉi tiu kontakto havis kaj havas ĝis nun nur pervidan (videblan) karakteron, nome per signaloj, kiuj en difinitaj lokoj estas videblaj al la maŝinisto, kvankam per la apliko de la aŭtomata trafikkomandado (ekz. en Svisio kaj Usono) finiĝis la absoluta povo de ĉi tiu pervida kontakto.

La sciigoj kaj ordonoj, komunikataj al la maŝinisto per la normalaj signaloj, estas - kvankam laŭnombre limigitaj - ĝenerale sufiĉaj por la normala trafiko, tiel ke oni sen troigo povas aserti ke bona signalosistemo principe ebligas la preskaŭ sendanĝeran fervojan trafikon. Tamen oni postulas de la fervojo ne nur sekurecon, sed ankaŭ rapidan kaj malmultekostan plenumon de sia tasko. Post precizigo kaj plibonigo la klasika signalsistemo povas multe kontribui al la realigo de tiuj postuloj. Tamen montriĝas ke en diversaj gravaj punktoj la nombro de la sciigoj, la eblo al variigo, kaj precipe ankaŭ la senpereco, laŭ kiu ili povas esti farataj, de eĉ la plej bona signalsistemo estas nesufiĉaj por ĝisekstreme altigi la laŭcelan uzadon. En ĉi tiuj punktoj

ekzistas la bezono al pli intenca, pli nuancigita kontakto, ol tiu kiu per la pli malpli rigida signalsistemo povos esti realigata.
Tute klare estas, ke ĉi tiun kontakton plej bone povos efektivigi la homa voĉo, la nura, kiu povas senpere transirigi pensojn, ekz. komisiojn de unu individuo al alia. Oni tamen bone konsciu, ke ĉi tiu kontakto neniam povos anstataŭi la kontakton per signaloj.
En ĉiu okazo la signalado zorgu por la bona kaj solida limigo de la spaco en kiu povas disvolviĝi sendanĝera trafiko.
Tamen en ĉi tiu spaco, kaj per ĝi plene limigita estiĝas nova grado de libero, se povos esti utiligata la homa voĉo, kia la portonto de pensoj. Tiu ĉi pensoj povos gvidigi sin per la ĉiam kaj ofte rapide ŝanĝiĝantaj situacioj de la entreprenoj kaj rapide adaptiĝi al ili.
La pensoj mem povos tuj esti transformataj en ordonoj, sciigoj, korektoj, akceloj aŭ malakceloj, ĉio en la kadro de la ebloj permesitaj de la signalbildo, kaj tiel efektive kontribui al la pli laŭcela, pli elasta kaj pli rapida disvolviĝo de la plenumataj laboroj.

La problemo, kiel la voĉo de iu homo atingu la orelon de tiu kiu troviĝas en konsiderinde granda kaj konstante ŝanĝiĝanta distanco, solviĝis en principo per la eltrovo de la radio.
Tiu ĉi*en principo* havas specialan signifon por la pritraktata problemo. De Marconi ĝis la praktika ebleco de la ĉi tie postulataj kontaktoj estis longa vojo, multe pli longa ol la vojo al la radioaparato en la familia ĉambro. Tio ĉi rezultas el jenaj faktoj:
Ĝenerale estas disponeblaj por la movebla radio-interrilato nur malgrandaj kapicitoj. Tio validas unualoke por la portebla aparataro.
Tamen, kvankam en malpli granda mezuro, tio validas ankaŭ por la movebla instalaĵo, kiajn oni uzas en aŭtomobiloj kaj ĉe la fervojo.

Por povi kontinue funkcii, la energio estas ĉikaze plejofte ĉerpita el la akumulatoroj. La rezervo en ĉi tiuj akumulatoroj estas limigita, pro tio, ke la spaco por ili, kaj la allasebla pezo estas limigitaj. Jam ĉe konsumado de 150 vatoj uze de sendo-ricevoaparataro, la 6 volta akumulatoro de aŭtomobilo devas liveri 25 amperojn.
Do nepre necese estas, ke la movebla posteno estu plejeble ŝparema rilate la disponeblan energion; tio signifas ke kiom eble plej granda parto el ĝi estu utiligata kiel send-energio.
Precipe tia laŭcela funkciado estas atingebla nur se la uzata anteno estas agordita al la ondolongo laŭ kiu oni elsendas. Por tio la anteno havu mezuron, kiu estas kvarono de la uzata ondolongo. Kaj jen kuŝas unu el la kialoj de la relative malgranda sukceso, kiun havis la koncernaj provoj antaŭ la dua mondmilito. La tiam fabrikita aparataro funkciis kun ondolongoj ĝenerale ne malpli ol dek metroj; tio signifas ke la antenolongo bezonata por la celtrafa funkciado estu minimume 2.50 m. Por movebla rilato tia antenolongo estas neaplikebla.
Tamen, dum la milito la radiotekniko disvolviĝis rapide en la direkto de la multe pli mallongaj ondoj, interalie en rilato kun televido kaj radaro. Per tio kreiĝis ankaŭ nova eblo por la moveblaj radiofoniaj kontaktoj. La nun en Usono multe uzata ondolongo estas proksimume du metroj. La al ĝi apartenanta anteno ĉikaze do havas mezuron de nur 50 cm. Tiu ĉi mezuro estas tute aplikebla por veturtrafiko, kaj tia ante-

ne povas esti muntata sur lokomotivoj ktp, sen malfacilaĵoj koncerne la okupeblan profilon.

Jen prezentiĝis, post la dua milito, por civilaj celoj vasta tereno por ĉiaj aplikoj de la movebla radio, sur kiu nun mirigaj rezultatoj estas atingeblaj per tre malgrandaj kapacitoj.

Krom la transiro al pli mallongaj ondoj, ankaŭ multege kontribuis al ĉi tiuj bonegaj rezultatoj la frekvenca-modulado, per kiu eĉ en tre perturbitaj ĉirkaŭaĵoj ebliĝas plej bona ricevo.

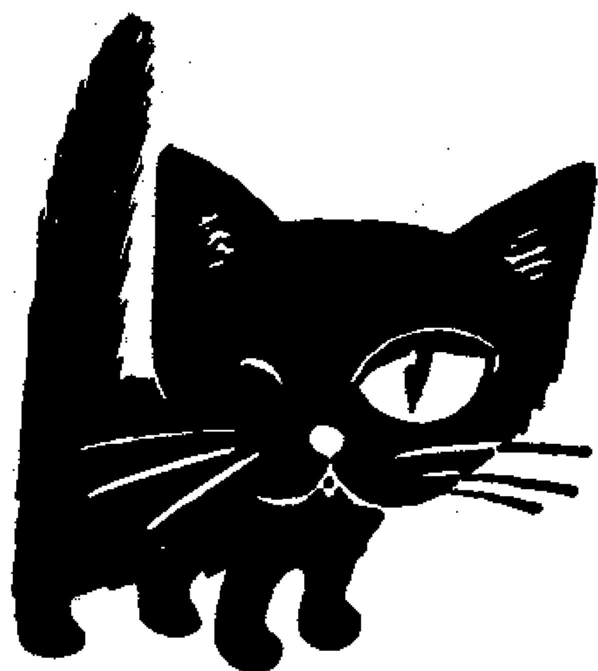
La aplikado de la tre mallongaj ondoj (ɪ - 4 m) havas ankoraŭ alian, tre gravan avantaĝon, nome, ke la sendpenetreblo de la aparataro estas limigita ĝis proksimume la horizonto. Nedezirindaj perturboj, kaŭzitaj de malproksimaj sendaparatoj, kiel okazas ekz. ĉe uzado de sep-metra kaj pli granda ondolongo, oni ĉi tie ne bezonas timi.

Tio krome implicas, ke la samaj ondolongoj - pri kiuj praktike estas ĉiam granda bezono - sen malfacilaĵoj povas esti aplikataj por aliaj celoj en pluraj lokoj, situantaj relative proksime unu-al aliaj, sen la risko, ke la uzantoj sin reciproke ĝenas.

Resume ni do povas diri, ke la aplikado de la radio por celoj ĉi tie pritraktitaj, nur bone kaj celtrafe ebliĝas per:

1. La disvolviĝo de la aparataro por tre mallongaj ondoj.
2. La sukcesinta batalo kontraŭ atmosferaj kaj aliaj perturboj (inter alie frekvenca modulado).
3. La limigita sendpenetreblo de ĉi tiu ondolongo.

el *Mededelingen van de Diensten* no.2,
tradukis De Jong.



ŜANĜILOJ KUN KAT-OKULOJ

La germana federacia fervojo elprovas nuntempe sur diversaj stacidomoj novkonstruitajn ŝanĝilojn, kiuj anstataŭ de la ĝisnuna petrola aŭ elektra lumoj, estas provizitaj per novaĵo, nomata: kat-okuloj. Tio estas la sama sistemo kiel ĉe strata trafiko la finlumoj de aŭtoj, bicikloj, ktp.
Ĉe ĉi tiuj novaj ŝanĝiloj estas ne necesa daŭra lumigo dum la nokto, kiel ĉe la malnovaj ŝanĝilkestoj.
La diversaj signifoj sur la ŝanĝilkestoj, kiujn la ŝanĝilbildoj ĝis nun montris al la manovristoj, konsistas el lakta vitro.
Nun oni uzas ĉe ĉi tiu novaĵo blanka, riflata, speciala vitro (kat-okuloj) kiu kaptas ĉiujn lumradiojn, ankaŭ la plej malgrandajn.
Laŭ mia propra 3-monata sperto suficas eĉ la lunlumo.
Kompreneble ju pli hela la lumradio, des pli klaraj estas la reflektitaj bildoj. La normala lokomotiv-lumigo estas sufiĉe por ekkoni la signalbildojn en distanco de 30 - 40 m. Anstatŭ la ĝisnun uzataj karbidlampoj la manovristoj ricevis novajn elektrajn manlampojn, per kiuj ili povas alradii la kat-okulojn en distanco de minimume 400 m. Per personaj provoj mi konstatis, ke ankaŭ dum kompleta malhelo estas eble ek koni precize la ŝanĝilbildojn.
La ŝanĝilkestoj estas turneblaj kaj montras ĉe rekta direkto rektangulon kaj ĉe kurba direkto rondan vitraĵon.
Tiu ĉi novaĵo servas ne nur por plialtigi la sekurecon kaj raciecon, sed ankaŭ por plifaciligi la malfacilan deĵoron de la manovristoj.

A. Weber.

NOVA ŜTALRELAŬTOBUSO ĈE ŜTATA SVEDA FERVOJO

La tria epoko de dudekjara evoluado de la relaŭtobuso ĉe Ŝtata fervojo estas enkondukita, ĉar la unua nova ŝtalrelaŭtobuso estas liverita kaj provita kun bonega rezultato. Tiu ŝtalrejaŭtobuso estas invento de inĝenieroj ĉe maŝinteknika oficejo de Ŝtata fervojo.
Ĝi estas unu el la plej sensaciaj trafikiloj inter motorvagonoj.
Dum la provado montriĝis ke moviĝado estas mirege elasta, kaj skuiĝado estas preskaŭ for, ankaŭ je granda rapideco. La instalaĵo en la kupeo estas, kaj komforta kaj alloga. Jen kelkaj faktoj de tiu nova trafikilo, kiu estos liverata en la nombro de 350.

Longeco de la aŭtobuso estas 16,5 m, ekskluzive la bufroj. Ĝi estas 3,1 m larĝa , kaj pezas 17,4 tunojn. La plej granda rapideco estas 110 km hore. La nombro da vojaĝantoj estas entute 90, el kiuj 53 havas sidlokon. La motoro estas produkto de la konata Sveda motorfabriko Skania Vabis. Ĝi havas ok cilindrojn kaj la efikeco estas 200 ĉevalpovoj po 1750 turniĝoj minute. La transmisio estas tielnomata ĉirkaŭira transmisio kun hidraŭlika kuplilo kun kvin transmisioj.
La plej granda diferenco kompare kun pli malnovaj tipoj de relaŭtobuso estas la granda rapideco. Plue estas instalaĵo por multiplo-manovrado, kio signifas, ke la kondukisto povas de la antaŭa vagono manovradi la motorojn de la sekvantaj vagonoj elektro-pneŭmatike.
Sed tiu multiplo-manovrado postulas kelkajn ŝirmaranĝojn, precipe por la motoroj, kaj pro tio troviĝas tielnomata lubrikaĵpremgardo,kiu haltigas la motorojn, se la lubrikaĵpremo malgrandiĝos sub la fiksita premo de la motoroj. Ankaŭ troviĝas ŝirmo kontraŭ trovarmigado de la motoroj. La motoroj havas tielnomatan turbinaero-premilon por pligrandigi la efikecon. Se okazas io neordinara en la sekvantaj vagonoj, la kondukisto sciiĝas pri tio pere de indikilo; perturboj en la motoroj haltigas ilin.

La unuaj liveritaj vagonoj estos lokigitaj en norda parto de Svedio, ĉar tie troviĝas fervojoj nehavantaj viglan trafikon.

Olof Ohlson.

NIAJ GEMEMBROJ ATENTU LA JENON!

La kvanto da IFEF-glumarkoj ne ankoraŭ estas elĉerpita. Oni ricevos kvardek glumarkojn por 3 internaciaj respondkuponoj.
Ankaŭ ni posedas malgrandan kvanton da kongreslibroj de la 3a kaj 4a IFEF-kongresoj. Ambaŭ kongreslibroj estas livereblaj kontraŭ pago de 3 internaciaj respondkuponoj. Malnovaj Bultenoj por kompletigi la kolekton kostas 1 respond-kuponon por du numeroj.
Eventuale oni ankaŭ povos mendi la deziratajn aĵojn pere de la landaj sekretarioj sed ne forgesu samtempe sendi la monon kune kun la mendo. La provizo da kongreslibroj estas nur malgranda, sekve rapidu por havigi ilin al vi.

La Sekr.



IFEF ANOJ, BATALANTOJ POR LA PACO!

Unuigitaj, konscie en pacema rondo,
Laboras IFEF anoj por feliĉo de la mondo
Longaj, pezaj trajnoj trenas ŝarĝon al najbaroj,
Ĉu estas homoj aŭ diversaj varoj.
La ago tia ne nur estu lau deĵora devo,
Fervojistaj koroj ĉiam batas en amika, paca revo.
La tuta mond' suferas netolereblan miskomprenon,
Kaj la viroj de IFEF nur celas krei harmonion kaj komprenon.
Eklumu la signaloj, ruĝaj, verdaj kaj la flavaj,
Kiuj estu por eterna paco ege gravaj.
Ruĝa estas la simbolo por la homa unuec',
Kaj la verdo gvidas la Homaron al konkorda estontec'.
Flava estas la Auroro, lumanta en autun',
Jen instigo al batalo forte nun,
Gis la lukto fine estu grandefika
Kaj la paco per la venk' kronita.

Verkis Jozef Zink.



Radioelsendoj porfervojistaj en Austrio: Radio Wien I. Ondlongeco 514 m, 48,5 m kaj 25,5 m. Radio Wien II. Ciun kvaran mardon je la 16.00 h. - 16.20 h. Ondlongecoj: 203 m, 41,4 m kaj 31.00 m. Esperantoelsendoj en Radio Wien I. okazas ĉiun merkredon de la 22.35 - 22.40 h.
Depost Septembro 1947 okazis 59 Fervojistaj elsendoj kiuj pritraktis sciencajn, teknikajn, edukajn kaj sindikatojn temojn. La parolantoj estis: Jesef ZINK, 59 elsendoj, Dr.Fritz KARNER, 13 elsendoj, Sro Ing. Josef FRISCHAUF 4 Elsendoj kaj Josef HAWLA, 2 elsendoj.
Dankleteroj oni bonvolu skribi al: Radio Wien, Vieno IV. Argentinierstrasse 30 a.

FERVOJA FAKTERMINARO

En la dua parto de la UEA-jarlibro 1952 aperis la unua parto de fakterminaro pri fervojoj de nia terminara komitatano, S-ro Edward M. Rosher. Tiu unua parto estas jam ampleksa kaj ni ĝojas, ke la rezulto de tiu grava laboro estas nun konkreta fakto. Des pli ni ĝojas pri ĝia apero ĉar tio konvinkas nin pri la grava rolo, kiun la fervojistoj povas ludi en nia Esperanto-movado. La fervojistoj konstruis siajn ferajn vojojn sed ankaŭ la vojon al la realigo de nia idealo, kiuj interligas la popolojn.

La sekr.de IFEF.